DI UN

SISTEMA ITALIANO DI STRADE FERRATE

MEMORIA

LETTA

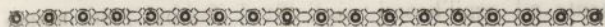
ALLA SOCIETÀ ECONOMICA DI MANIFATTURE E COMMERCIO

IN GENOVA

nelle adunanze del 28 febbraio e 30 marzo 1846

DAL SEGRETARIO GENERALE

GIUSEPPE PAPA

GENOVA, Tip. Sordo-muti — (*Con permissione*)

I.

L' idea di estendere le strade ferrate, è divenuta oggimai il tema favorito che scorre in bocca d'ognuno; tema accarezzato da tutte le nazioni, ed invalso così nel reggimento della pubblica economia degli Stati, che a buon conto viene considerato qual patto fondamentale, su cui deve aggirarsi il benessere materiale dell' Europa. Ond' è che con fondamento di ragione, ed a buon diritto, varii popoli si affaccendano per uscire dal cerchio angusto, in cui trovansi circoscritti, dalla loro poco felice situazione geografica, e con replicati sforzi, secondati dall' arte e da ingenti spese, riescono a chiarire il loro pensiero, rivolto costante-

mente ad equilibrarsi cogli Stati finitimi, cui natura fe' doni più generosi.

Codesto lodevole gareggiamento, che dà moto ad esperimenti congeneri alla grandezza dei concetti, manifestasi in ogni angolo dell'Europa, seguendone quella buona o mala riuscita, non disgiunta dalla varietà delle scarse o numerose popolazioni, e dai diversi scoscendimenti, più o meno superabili, del suolo. Ma lasciando in disparte i regni più vasti ed influenti, che si affaticano in cotali intraprendimenti, farem pruova di addentrarsi soltanto nell'Italia, per far menzione delle strade ferrate, ivi in progetto di costruzione, dimostrando in tale bisogna, il bel paese circondato dall'Alpi e dal Mare, di non essere inferiore alle altre nazioni, tanto nell'agevolarne gli ostacoli difficilissimi, per estenderne a suo prò i felici risultamenti, quanto nel por mente a trarre dall'opportunità della propria conformazione geografica, tutti quei vantaggi che dalla sua condizione particolare ed eccezionale può ripromettersi, a confronto di quei popoli oltramontani, che vedonsi spiegare un'esuberante superiorità, in simili rilevanti faccende, loro concessa dall'avvicendare delle umane sorti (1).

II.

I diversi Stati da cui vien suddivisa la Penisola Italiana, (prolungantesi miglia 650 circa, da settentrione sino al faro di Messina, è scompartita in tre parti; cioè la *Continentale* limitata pressochè circolarmente dalle Alpi, conta sino alla riva sinistra del

Po presso Ferrara, dalla sommità delle Pennine, miglia 200, dilatandosi dalle Marittime alle Carniche 330; la *Centrale* posta sulla diritta sponda di quel fiume, che comprendendo i Stati Parmensi e di Modena, si estende alle Legazioni di Ferrara, Bologna ecc.; e la *Peninsulare* che si allunga, da quest'ultima città, per miglia 450 ad ostro, mediante una striscia di terra larga 75 a 120) (2) scorgonsi tutti intenti a voler intersecare le loro provincie di strade ferrate, alcune delle quali, percorrendo le parti meridionali, non deggiono riescire che di un'utilità affatto locale, per essere staccate dall'Italia Centrale; altre poi dipartendosi dagli emporii seduti sulle rive dei due mari, il Mediterraneo e l'Adriatico, verso settentrione, la percorrono in varii sensi, colle viste di ravvicinarsi alle nazioni d'oltramonti, accennando con ciò un sistema esteso, che dovrà alimentare uno scambio continuo, e non mai interrotto di derrate, con regioni popolatissime ed industriose.

Tutte le linee di strade ferrate che sonosi compiute o si compieranno nel regno delle Due Sicilie, di qua dal Faro, deggiono annoverarsi fra quelle destinate ad apportare soltanto un gran giovamento alle sue interne regioni, rendendosi affatto disutili a dar seguito ad un'estesa concatenazione al di fuori dello Stato. Ognuno avrà campo di accertarsi di una verità così evidente, ponendosi sott'occhio la configurazione geografica di quella contrada (avente una larghezza minima di miglia 75, e massima di 95), argomento efficacissimo per confondere, ed annientare ogni con-

traria obbiezione. Che se l'idea di unirsi allo Stato confinante, venisse secondata, non ostante quelle malagevolezze d'invincibile natura, spignendo il prolungamento della strada ferrata sino a Roma, non si saprebbe capire il buon successo di una siffatta intrapresa ardua e costosissima; poichè la metropoli del mondo cristiano, essendo anch'essa situata eccentricamente, e lontana dall'Italia superiore, o continentale, giace inoltre colle sue provincie, al pari di quelle di Napoli e del sue reame, a breve distanza dai due mari, che lambiscono ambo le coste della stretta penisola in tutta la sua lunghezza, offrendo ai piroscafi ampia comodità ed economia di solcarli in ogni senso, e di approdare per ogni dove a quei lidi; il che, tuttogiorno avvenendoci di riscontrarlo, verrebbe a frustare di soverchio le viste di qualunque tentativo di avvicinamento celere, tra que' luoghi, per via di terra.

Altre ragioni poi, ingenerate dalla condizione agricola e trafficante di quelle popolazioni limitrofe, militano a sfavorire un simile progetto, dacchè non è dato di far fondamento su di un calcolo certo, circa gli elementi che deggiono afforzare le condotte, per essere di troppo problematico lo scambio delle produzioni naturali, pressochè uguali ed esuberanti nei due Stati, scorgendoli oltracciò difettare *di quell'industria manufattrice*, capace, come altrove, a raffermarne preventivamente l'esito felice, mentre è manifesto non esservi colà, di siffatte mercanzie, verun transito nè permuta scambievole, atta ad invigorire cotali intra-

prese. Per sovvenire all'inopia di oggetti così rilevanti, non basta l'aver in vista, e fondarsi sulle speranze dei proventi nell'andirivieni delle persone, impulso per verità rilevantissimo, quando venisse promosso ed avvivato dalle contingenze di reciproche necessità tra i popoli d'ambo i paesi, ciò che darebbe moto agli individui, astringendoli a viaggiare pel traffico, e non già per gite di mero lusso e di passatempo, durevoli quanto è la sorpresa e la novità del maraviglioso trovato.

Quanto più, adunque, il reame di Napoli allontanasi dall'Italia Continentale, tanto meno diviene necessario un sistema qualunque di strade ferrate, che abbia per iscopo di collegarvisi, portandolo invece le opposte mire del suo commercio, dipendenti dalla insuperabile natura del suo territorio stretto e longitudinale che il rende poco meno che staccato, a sviluppare alcune linee pel traffico interno, atte altresì ad unire il Mediterraneo all'Adriatico, che lo rinserrano lateralmente sì da presso, onde agevolare la condotta delle sue derrate sovrabbondanti, sulle rive di quei due mari, ove possono concorrere tutte le nazioni per esportarle.

A prima giunta sembrerebbe, che per gli Stati Pontificj, siccome quelli che vanno accostandosi alle regioni superiori italiane, dovesse divenire meno ardua e più utile una linea, o sistema di strade ferrate, coll'intendimento di avvicinarli a quel centro. Ponendo mente in primo luogo, alla massima larghezza cui vediamo comprese le sue singole parti interne (120 miglia da Ancona a Civitavecchia), si scorgono altresì, divise

dall'aspra catena degli Apennini, che non senza qualche ostacolo, forse insormontabile, si frappone a che non siano unisone le occorrenze mercantesche delle varie provincie, situate alle falde delle due opposte pendici (occidentale e levante tramontana), dimostrandosi con ciò separate di viste comuni, e diversificate circa l'utilità del loro commercio interno ed esterno; quali sarebbero per l'appunto, secondando la loro speciale topografia, le Legazioni collocate in riva dell'Adriatico, e le provincie romane del Mediterraneo. Diffatti la scienza economica trova fra queste due località, una disuguaglianza notabilissima d'interessi, affatto opposti tra di loro; le prime, per la natura del loro territorio aderente alla gran valle del Po, essendo, possiam dire, immedesimate coll'Italia Continentale, perchè quivi confinanti, loro è giuoco forza di seguire ben altre vie nel traffico (di cui occorrerà fare menzione più sotto) senza tener dietro in ciò alle varie comunicazioni, che colle strade ferrate mettessero capo, o si dipartissero dalla loro distante, ed eccentrica metropoli (Roma). Quanto sia alle seconde, formanti una regione, o zona distinta in ogni lor parte dalle accennate, dovendo necessariamente avviarsi per diverso cammino, diverrà ad esse di sommo vantaggio se un qualche centro principale interno, loro apra un facile adito col vicino mare Tirreno, all'uopo di mantenervi un traffico consentaneo alla loro scarsa popolazione, fornita di pochissima industria, e sparsa su di un territorio alquanto esteso, rotto da frequenti montagne.

A cagion d'esempio Roma e le sue circostanti provincie, trarranno, senza dubbio, un utile grandissimo appropinquandosi a Civitavecchia, mediante una strada ferrata; ma se invece ne venisse compiuta un'altra, che dipartendosi da quella capitale, seguendo il piano degl' ingegneri toscani, si prolungasse sino a Firenze, o a breve distanza dal littorale toccasse Livorno, neppur qui si saprebbe intendere, con quali fondate speranze i progettisti riuscirebbero a gareggiare coi numerosi piroscafi guizzanti sul vicino Mediterraneo, ed in qual modo l' esorbitanza della spesa verrebbe conguagliata dagli scarsi proventi, dovendo percorrere terreni sovente alpestri e paludosi, e provincie che in complesso non offrono permuta di prodotti agricoli tra di loro, ivi poco diversi ed ugualmente abbondanti, nè possono riuscire, colla loro meschina industria, a dar moto che ad oggetti di lieve o niuna importanza. A chi poi venne in capo di proporre un' altra via ferrata, tra Roma ed Ancona, mostra di non essere al fatto delle ardue e direi quasi insuperabili difficoltà topografiche di quelle regioni, più spesso montagnose che piane, e già bastanti da per se a dissuadere, oltre il ristrettissimo traffico dei loro scarsi abitanti, un cotale vagheggiato progetto (3).

Egli è, per verità, un grande argomento, quello che vien citato dai promotori delle strade ferrate, in appoggio dei loro piani, cioè che a forza d'oro e di braccia si possono eseguire imprese malagevolissime, e superare ostacoli sin ora riputati insormontabili; infatti nell' età nostra si eseguirono, e si superarono

le une e gli altri; ma nè con ciò si spiega il problema che avvolge codeste provincie pontificie, nè tampoco si accerta l'esito futuro di così belli e stupendi intraprendimenti; imperocchè fa duopo por mente al postutto, se gli Stati che vengono consigliati a spendere, in tali bisogne, somme rilevantissime, siano gremiti di tanta popolazione, quanta se ne richiegga in ragione della vastità del territorio su cui trovasi disseminata; se ivi l'agricoltura, e l'industria siansi sviluppate a segno, da abbisognare strade tali, che appena è dato di compierle, e di avvivarle ai regni ed agli imperi più popolosi dell'Europa atti ad un esteso traffico, o produttori di una sterminata quantità di mercanzie. L'affaccendarsi a provare, piuttosto coll'immaginazione, che colla via del calcolo, il perchè debba risultare dall'eseguimento di mezzi così celeri, nuovi commerzj, e nuove occorrenze tra quelle provincie, col generare un aumento ragguardevole nello scambio delle loro derrate, sono motti lanciati qua e là per imporre alle menti vaghe, che s'illudono, ma non quadrano all'uopo nostro. Queste cose dette ed abbellite con parole enfatiche, non fondandosi sul positivo, sono ben lungi dal rappresentarci delle cifre, da cui soltanto la scienza economica trae i suoi vaticinii, sui futuri destini di quelle grandi associazioni, che smaltiscono il loro denaro nel dar compimento a simili opere colossali e mirabilissime. In qual modo s'impugneranno tanti e fondati argomenti, che manifestansi con una evidenza così patente siccome la luce in pien meriggio? Che cosa si vorrà rispondere a

quanto ci viene insegnato dalla scienza geografica, dalla statistica, e dallo stato agricola ed industriale di quelle manchevoli popolazioni romane? Vana e disutile riuscirebbe ogni dimostrazione, che non ammettesse per base simili fatti, siccome altrettante verità, che deggiono chiarire ruinosa, e perciò scoraggiare l'imprendimento di qualunque linea di strade ferrate, atta ad accomunar Roma con Firenze.

Tanto meno poi, raggiungerebbe il suo scopo, se si collegasse al porto di Livorno, col disegno di conferire maggior vigore a codesto emporio, non potendo schermirsi neppur esso dal vederne frustrato il buon successo, e sentirne nocumento, dacchè vedrebbe posposta la solita via di mare, già accennata, bastantemente celere ed economica mediante i piroscafi, senza poter scansare inoltre il dannoso intoppo della libera concorrenza di tutte le nazioni, che non esiterebbero di approdare al porto di Civitavecchia, da dove giungerebbero, del pari, al puntò estremo di Roma, sulla breve strada ferrata, nell'ipotesi che già fosse costrutta, e congiungesse queste due città.

Quanto, poi, risguarda il traffico di alcuni paesi romani finitimi da ostro all'Etruria, cui tuttodì giova di provvedersi di mercanzie da Livorno, continueranno a ricorrervi, anche senza la via interna ferrata, come quelli, cui per la loro infelice topografia, non è concesso di aprirsi miglior varco ad altri emporii.

Da quello che abbiamo sin qui esposto, risulterebbe, adunque, che l'idea di accostare il regno di Napoli a Firenze, o a Livorno, toccando Roma, valendosi del

potentissimo veicolo di una strada ferrata *paralella alla riva del mare*, sia desunta piuttosto dall'ardente fantasia di alcuni ingegneri, a cui torna conto di raffazzonare progetti, che suggerita dalla località e confermata dalle attuali occorrenze di creare nuovi commerzj tra quegli Stati Peninsolari, il di cui antico traffico cementato dal tempo, e sul quale deggiono aver fondamento calcoli preventivi, si dà moto e si estende per altre vie, e per altri porti; onde conviene lasciare ogni speranza di concentrarlo su di un punto solo, col disegno di rinvigorire l'eseguimento di un piano lodevolissimo sì, ma contra cui le malagevolezze della natura da un lato, e le sue inopportunità dall'altro, si ostano irrevocabilmente (4).

III.

Seguendo l'andamento geografico della Penisola Italiana, dopo di averne or ora percorsa la zona occidentale in tutta la sua lunghezza, dal Regno delle due Sicilie, ci riducemmo in Toscana, col divisamento di porre sott'occhio ai nostri lettori l'importanza delle sue intraprese relativamente all'Italia Continentale, nel prolungamento ideato della Gran Linea, o Sistema di Strade Ferrate, mercè il quale disegna di collegarvisi; e d'investigare sino a qual punto possa lusingarsi di trarre giovamento con ciò, dalla propria non troppo felice positura topografica, accerchiata, da levante sin'oltre tramontana, dall'aspra catena dei monti Apennini, che la separano dall'Italia Centrale, forman-

done una regione distinta, solcata, in varii sensi, da valli strette e frequenti, protendentisi, da quelle pendici sino al Mediterraneo, per uno spazio massimo, da oriente all' occaso, di circa miglia cento, ed una larghezza di 150 da ostro a borea, compreso il Ducato di Lucca.

Attualmente gli abitanti di codesta bellissima e civilizzatissima contrada italiana, scossi dalla felice riuscita del tronco di Strada Ferrata posto in attività da Livorno a Pisa, e presi da vero entusiasmo, fanno ressa d' ottenere azioni per associarsi alle compagnie, che si addossarono il carico di porre ad eseguimento diversi piani di altre interne diramazioni, con cui mirano ad intersecarla, disegnando di farle convergere tutte ad un solo centro, cioè destinandole a confondersi in riva al mare, nell' Emporio di Livorno. Cotali Strade però, per lo scopo di alcune, che si vorrebbero estendere assai più lungi, deggiono distinguersi in due parti.

Nella prima parte è duopo annoverare tutte quelle che spiegano mire dirette a ravvivare interessi meramente locali, quali sarebbero la Leopolda tra Livorno e Firenze, la Centrale da Siena a Livorno, congiungendovisi per la via di Empoli; ed havvi chi persiste nello studio di una diramazione dalla Leopolda fra Pistoja e Fucecchio (5). Il collegamento della Capitale all'emporio Livornese, è un concetto felice, che da per se solo vale ad ingenerare risultamenti appagantissimi, tanto per rispetto alla numerosa popolazione ivi stanziata e nelle loro adiacenze, e pel non mai interrotto

concorso di molti forestieri, che si recano ad ammirare quella stupenda ed illustre metropoli, quanto pel continuo consumo delle derrate e di ogni sorta di mercanzie, che afforzeranno ognor più le condotte tra quei due punti centrali così importanti. Non è nostro intendimento di accingerci a discutere sulla necessità, e sull'esito futuro di varie altre vie e di quelle or ora accennate, atte soltanto a sviluppare l'utilità interna di quelle provincie, lasciando che le fervide menti Toscane scemino alquanto di ardenza, e col raffreddarsi, le considerino pacatamente, sminuzzandone l'importanza relativa al loro commercio locale; e con quell'acume d'ingegno loro naturale vadino raffrontando le ingenti spese colla ristretta estensione del loro territorio, per quindi rappresentarle sotto quel punto di vista che valgono (6). Diciamo questo, perchè venendoci fatto di leggere uno scritto del Sig. Castinelli (vedilo nel sucitato Giornale Agrario), in cui tratta di simili materie, troviamo che nel mettere somma cura a raffermare ai suoi leggitori il futuro lucro nelle condotte della strada ferrata, da esso progettata tra Pistoia e Fucecchio, si scervella ad enumerarne gli elementi, daddovero scarsi, poichè *dopo i lini e la seta*, non tralascia di andar spigolando negli altri prodotti agricoli di poco o niun conto, quali sono la *foglia dei gelsi, gli ortaggi, le frutta, i pesci e persino i funghi*; e con tuttocciò si prefigge di dar la spinta alle potenti locomotive. Queste cose dette sul serio eccitano riflessioni gioconde. Che chimere sono codeste, di volere che gli uomini debbano credere a

simili inezie? Capisco che la moda vuole impicciarsi di tutto e da per tutto, poichè è divenuta altresì di moda la smania di sottilizzare progetti di strade ferrate, adattandoli ad ogni località; ma Domeneddio scampi gli azionisti dal precipizio di quella fatal moda!

Nella seconda parte poi ammetteremo quei tronchi, che formando da per se una linea, sin' ora staccata dalle altre interne, accenna le viste dipartendosi da Livorno a Pisa, donde a Lucca, a Pescia e Pistoja, di voler aprirsi un varco a traverso gli Apennini, passando dalla Porretta, per accostarsi all' Italia Centrale cioè a Bologna, Modena ecc. Ebbe voce, tempo fa, un altro progetto di sormontare quella trarupata catena, salendo a Pontremoli, e per la Cisa sboccare in sul Parmigiano; ora non se ne parla più e pare, con ragione, affatto dimenticato.

Non v' ha dubbio che codesta linea apparisce la più importante d' ogni altra, sicome quella che mentre adempie il disegno precipuo di mettere Livorno in maggior contatto cogli Stati Italiani d' oltramonti, va allargando il cerchio ristretto della Toscana; le di cui diverse occorrenze nel traffico, parendoci degne di rimarco, non vogliamo tralasciare di farne menzione.

L' emporio Livornese, per l' effetto delle sue franchigie commerciali che il costituiscono in porto libero o in porto Franco, si può considerare come se fosse uno stato separato, entro ad un altro stato, portandolo una siffatta eccezione a lasciare in disparte, in certi momenti, gl' interessi delle altre provincie cui trovasi annesso, onde avvisare ai mezzi più efficaci

che deggiono dar forza al suo mercato, col procacciarsi in estere contrade uno spaccio di mercanzie proporzionato all' estensione del proprio commercio marittimo; e tanto più ciò diviene cosa urgentissima per esso, in quanto che gli emporii di Genova, di Venezia, e di Trieste, con diverse linee di strade ferrate, mirano ad attirarsi, esclusivamente, il traffico dell' Italia Centrale, la più immediata allo stato Toscano. Da tali emergenze ne avviene, che se Livorno (sempre perseverante a trafficare coll'estero) non avrà a dimostrarsi indifferente sull' esito delle Strade Ferrate interne, il deggiono tenere, per lo meno, poco ansioso; imperciocchè se abbiano ad essere prospere, desso soltanto alimenterà il consumo delle mercanzie d' oltremare per le provincie del Gran-Ducato, esportandone altresì le derrate; quando nò continuerà sempre a provvederle di quelle stesse merci, e ad estrarre di quelli stessi prodotti, senza tema di rivalità, per essere la più opportuna, e la sola chiave importante di quel piccolo stato col mare. Queste considerazioni ingenerate altresì dalla sua positura geografica, dimostrano non meno, come tutto il mondo sa, non essere fondata la prosperità di quell' emporio al solo limitatissimo smaltimento del Gran-Ducato, quindi diviene sempre più imperioso il bisogno di conservarsi non solo, ma di estendere più oltre, per rivalità, quel tanto che ora ritrae dall' Emilia, mentre trovasi sul punto di vederselo tolto dagli emporj rivali, se non si adopra con sforzi e sforzi straordinarii a compiere la ideata strada ferrata oltre l'Apennino.

Concentrate, adunque, tutte le mire verso quel luogo così importante, su cui è appoggiato, a detta del citato giornale Agrario Toscano, fascicolo n° 76, il progresso della futura era mercantesca del Gran-Ducato, chiamando *formicolare* l'interno suo traffico *a confronto della potenza*, *e dell' estensione di quello di transito*, dopo ciò non ci rimane altro intoppo da superare, essendo il più essenziale, che l'eseguimento della via ferrata, in progetto di costruzione, la quale volendo guadagnare l'altezza della Porretta nell'Apennino, e serpeggiarlo ne' suoi trarupamenti, dovrà far contrasto con ostacoli oltrenumero, che se non sono del tutto insormontabili, deggiono però riuscire sopra modo ardui e malagevolissimi. Certo è che l'aringo non si può imprendere con troppo entusiasmo, nè trascorrere così facilmente, e senza un gravissimo ed incalcolabile dispendio, che solo deve decidere dell' esito di quanto abbiasi proposto di ottenere il commercio di Livorno ne' suoi progetti circa all'Italia Continentale (7). Comunque ciò si stia, non ci faremo a discutere se sia o nò possibile di aprire quel varco, che anzi servendoci del detto oggidì reso volgare, che a forza d'oro e di braccia si riesce a toglier di mezzo grandi difficoltà topografiche, vogliamo ammettere senza far motto, come se quella strada fosse compiuta, e già toccasse Bologna. Ove metterà capo altresì quella utilissima che, dipartendosi da Ancona, disegna di concentrarvi tutto il commercio, a fine di antivenirne la totale rovina, delle Legazioni situate verso la pendice orientale dell' Apennino, lunghesso le coste dell' Adria-

tico; nè colà si arresterebbe la grande arterie italiana di Strade Ferrate, dacchè si fe' palese l'intenzione di spingerla più oltre, dovendo valicare il Po, dar mano alla Ferdinandea per la Lombardia e Venezia, di là coi piroscafi sino a Trieste, donde a Vienna. L'altra diramazione, grande arterie anch' essa, volgendosi da Bologna a Modena, si unirà a Parma e Piacenza, indi sino a Casteggio sullo Stato Sardo, per raggiugnersi a quella che conduce a Torino ed a Genova. In tal modo la gran valle del Po diverrebbe il punto intermediario tra il Mediterraneo e l' Adriatico; concetto grande, che scuote ed allaccia estesissimi interessi; quindi fa duopo svolgere i dettami che racchiude, per accertarsi se i Toscani possano ripromettersene vantaggi efficienti, e quali da essi vennero immaginati per la futura prosperità dell' emporio di Livorno, e per l' esportazione nell' Italia Continentale, e nella Centrale dei loro prodotti agricoli.

IV.

Il Porto di Livorno mercè la sua Strada Ferrata oltre l' Apennino, potrà desso prefiggersi, se non di escludere, almeno di superare il concorrimento di Trieste, di Venezia, e di Genova, nelle Legazioni, a Modena, a Parma, ed a Piacenza?

Collegandosi alla Ferdinandea, sino a quel punto le verrà concesso di far a gara con Genova, Venezia, Trieste nel traffico colla Lombardia, e per quello ideato con Vienna?

Il transito Angolo Orientale per l'Inghilterra, percorrendo la Toscana e l'alta Italia, delle merci provenienti dall'Istmo di Suez, è desso un sogno?

Cotali obbiezioni dimostrano chiaramente lo sviluppo della Via Ferrata Livornese al di fuori dello stato, ove la concorrenza di molti va preparando una lotta, che non gli è dato di sostenere con forze pari alle malagevolezze dell'aringo.

Esaminando la prima, ad occhio veggente, apparirebbe che l'emporio di Livorno, siccome il porto del Mediterraneo situato più vicino all'Emilia abbia ad essere altresì il solo a fornirla di mercanzie provenienti dall'occidente, e ad estrarre i suoi abbondanti prodotti agricoli. Volendo però determinare codesta preferenza in un modo affermativo, fa duopo che la spesa della Strada Ferrata per la Porretta, sia tale, da poter concedere una diminuzione sul prezzo delle condotte, sino a divenire al di sotto di quello degli emporj rivali. Quando ciò non venisse ad essere conseguito, per le eccedenti somme di denaro ivi profuse, le circostanze talvolta offrono un altro rimedio, quale saria quello dell'incessante moto di una grande affluenza di viaggiatori, e di molte mercanzie; cosicchè coll'accumulamento dei frequentissimi proventi a buon mercato, si giungerebbe a pareggiare le esigenze del grosso capitale profondato in quell'opera; e con ciò si otterrebbero segnalati vantaggi da sopravanzare ogni altra concorrenza. Ma come conseguirli da un'intrapresa ardua, e di sì gran costo, e che inoltre assai poco lascia da sperare per la sua futura frequenza?

Anche a pari dispendio nei trasporti, facendosi con ciò libero il gareggiare, non riescirà neppure a strignerne il primato. Forse potrà valere alcun che per Livorno, l'economia del tempo; ma su tal cosa non occorre fondarvisi di troppo, imperocchè le mercanzie preferiscono, ad eccezione di casi urgenti, piuttosto quella delle spese, e non tengono che in poco o niun conto il breve ritardo di alcune ore, od anche maggiore di due tre e più giorni. Consultisi la pratica, e se oggidì avviene il benchè menomo risparmio nelle condotte, ciò basta perchè abbiano a seguire un'altra via, anche a discapito del tempo, circoscritto però in tale limite che non abbia ad essere cagione di gravi perdite.

Trieste pel corto tratto di mare, e Venezia, assai più vicina, per questa via, e per quella di terra, sono i due emporii situati a così breve distanza dalle Legazioni, e muniti di tale superiorità, da essere in punto di andare a competenza colà con Livorno, massimamente per le mercanzie provenienti dal Levante. È vero che quei due porti dell'Adriatico, si allontanano dal Mediterraneo, da non poter fornire con maggior risparmio quelle transatlantiche; ma in tal caso può supplirvi l'emporio di Genova abbenchè sia il più distante da Bologna, per essere in grado di compiere (oltre la incontrastabile risorsa di varie altre diramazioni cui dà origine) la sua strada sino a Casteggio e nei ducati limitrofi, con minimo dispendio, che non Livorno per la sua linea isolata sino all'Emilia; con che risulterebbe, essere le spese delle condotte

da Genova sino colà, minori di quelle del Porto Livornese, offrendo con siffatti mezzi, decisi vantaggi da poter competere secolui, o superarlo nel traffico di quelle provincie.

Da tutto ciò deriverebbe la concorrenza simultanea di quattro emporii nel commercio di quelle Legazioni, estendentisi lunghesso la riva dell' Adriatico, popolate da circa un milione e duecentomila abitanti, cioè Livorno, Trieste, Venezia e Genova, ognuno dei quali farebbe a gara di attirarsene quel tanto, che in ragione dell' economia di spesa gli verrebbe dato di offrire, senza che neppur uno abbia a vantarsi, per la sua situazione particolare, di possedere l' esclusiva di quel traffico, avvivato da oggetti variati, e di così opposta provenienza. Ond' è che Livorno, qualora riuscisse a spendere ingenti somme, per accomunarsi con Bologna, non può in verun modo ripromettersi di mercanteggiarvi da solo, idea primitiva su cui si fondano colà grandi speranze, che se non del tutto, almeno in gran parte, verranno frustrate dalle inevitabili vigorose occorrenze dei diversi stati trafficanti dell' Italia Continentale.

Quanto più sarà la distanza che Livorno si propone di percorrere oltre Bologna, tanto meno riuscirà nel tentativo di estendervi l' influenza del suo mercato. Infatti, se quivi trovasi angustiato nel trafficare, da risultarne effetti oltremodo problematici, o vogliam anche concedere circoscritti ad un ristrettissimo limite, diverranno ognor più dubbiosi e difficilissimi a Modena, a Parma ed a Piacenza, pel progressivo avvicinamento

di tali città al Mediterraneo, ove Genova, per la sua favorevole positura, è in punto di andare a competenza colà da sola, con maggior economia di tempo e di spesa, sia per doverle provvedere di mercanzie d'oltremare, come per esportarne i prodotti del loro fertilissimo suolo.

Veniamo alla seconda obbiezione, che mira all'idea di porre ad effetto il progettato collegamento di Livorno colla Lombardia. Non è mestieri di dilungarsi a dimostrare la nullità di un cotal disegno, divenendo una conseguenza della erroneità dei precedenti, divolgato piuttosto da fervidi intelletti, che desunto da un calcolo ragionato e positivo. Ci basterà il soggiungere che il porto di mare più vicino si è altresì il più naturale alla Lombardia, con che auguriamo sempre bene a quello di Genova, circa al primato che gli verrà concesso di strignere, senza contrasto, in quel traffico, non solo a confronto del lontanissimo Livorno, ma sibbene di Trieste, e della meno distante Venezia.

Se l'andamento naturale ed economico delle faccende mercantesche, reca impaccio al porto di Livorno circa al mercanteggiare utilmente coll'Italia Centrale, e colla Continentale, ancor meno dovrà riuscire in siffatti tentativi con Vienna sempre più lontana. Poichè, se tra gli emporii distinti e frequentatissimi, non si annoverasse Trieste che vi si approssima alquanto più di Venezia, e se per soprasoma a quei due porti di mare, non vi fosse neppur Genova, forse in allora soltanto Livorno diverrebbe più acconcio a trafficare

direttamente coll' Impero Austriaco, e colla sua popolosa metropoli (8).

Siamo alla terza ed ultima obbiezione. Tra i progetti del Sig. R. Castinelli, pubblicati nel citato Giornale Agrario n.º 75 pag. 223, uno il raccomanda come corollario del grande transito toscano, tostochè la Rete Ferroviaria Etrusca, colla linea oltre la Porretta per l' estero, verrà compiuta. Eccone il costrutto. La strada ferrata in progetto di costruzione, che gl' Inglesi si propongono di far attraversare l' Istmo di Suez, sarà altresì in punto di comunicare, col moto incessante delle sue condotte, la spinta ai piroscafi, compiendone i carichi, dipartentisi dal porto di Alessandria, quindi nel calare le ancore a Marsiglia, deporranno le mercanzie su quella che di quivi metterà capo a Calais; ove coincidendo colla regolare dipartenza dei navigli, per quel breve tratto di mare, si approderebbe alle coste dell' Inghilterra. Tali sono le grandi linee che disegnano di far percorrere al commercio della gran Brettagna, coll'intendimento però che debba servirsene pel transito dei prodotti, che estrae dai suoi ricchi possedimenti dell' Indie e dall' estremo oriente.

Nel supposto, dice il predetto Sig. Castinelli, *che una sola linea non basti per avventura a contenere sì ingente moto*, si prefigge di rivolgere le esuberanti mercanzie a Livorno, per inoltrarle sulla Strada Ferrata a Bologna, indi a Venezia, di là per mare a Trieste, e giunte a Gratz in Stiria, vuol farle viaggiare per le vie ferrate della Baviera, del Wurtemburghese, e del Ducato di Baden sino ad Acquisgrana,

di quivi finalmente percorrendo anche quelle del Belgio, arriverebbono in Ostenda, donde per via di mare in Inghilterra.

Ma tralasciando queste chimere, porremo ad esame le conseguenze di un siffatto commercio di transito. E quanto più facciam pruova di addentrarvisi, per conoscerne l'importanza, tanto meno ci appare *il suo ingente moto*, riducendosi a cosa di sì lieve momento, da divenirne più che mai ristretto il magnificato lucro. Onde è che svolgendo alquanto gl' interessi precipui della Gran Brettagna, potenza troppo gelosa del suo primato, e le sue mire politiche, che hanno a schifo qualunque dipendenza, ci è dato di poter arguire da ciò, che il rilevantissimo transito per la Francia, non convenendo altrimenti, dovrà limitarsi soltanto ad alcune mercanzie preziose, di picciola mole, atte a sopportare le gravi spese dei varii scali, cui vanno soggette nel loro lungo viaggio, alla corrispondenza delle lettere, ed all' andirivieni delle persone. Quanto sia alle merci di gran volume e di poco prezzo, a cui preme molto più l' economia della spesa, che non quella del tempo, giunte dall' Istmo nel porto di Alessandria, tornerà in maggior conto agl' Inglesi d' imbarcarle direttamente pel loro paese, non ostante ogni qualunque risparmio seguendo un' altra via, sulle consuete navi a vela, affinchè con un impiego così acconcio, debba avvivarsi la sussistenza della loro marineria mercantile, per mantenerla in tale prosperità, da trarre all' uopo gran nerbo per la loro armata navale. Quindi non ci sembra presumibile che la Gran Brettagna, per un soverchio sparagno,

che in complesso non può influire sul migliore andamento della sua industria e del suo commercio, e dopo di aver sfidati tanti guai, ed affrontate frequenti guerre, nei trascorsi tempi, per giungere a crearsi un fioritissimo naviglio mercantile, il più numeroso di quello d' ogni altra nazione, ora voglia dimettersene in gran parte, e posporre, all' esercizio della sua supremazia sul mare, il transito a traverso della Francia e della Germania, di tutte le derrate che trae dai suoi possedimenti indiani, per eleggersi con ciò dipendente da varie nazioni rivali, mentre è in punto di giovarsi della sua azione libera e proponderante sovra ogni altra potenza marittima.

Tuttavia vogliamo ammettere, tra le cose possibili, la continuazione dell'accennato ristretto transito Angolo Orientale, incominciato già da qualche anno, colle condotte delle lettere, e di alcuni viaggiatori, col mezzo delle solite vie della Francia, ma che in futuro però non ingrosserà giammai tanto, da divenire sovrabbondante per giovamento della Toscana, dovendo necessariamente, ancorchè eccedesse, incamminarsi di continuo per la via di Marsiglia e di Trieste, od anche per quella di Genova, quando la sua strada ferrata sino ed oltre il confine settentrionale dello Stato, tra pochi anni sarà compiuta; epperciò avverrà che mai e poi mai potrà avere effetto il divisamento del Sig. Castinelli, cioè che debba prendere avviamento anche da Livorno, per essere codesta via affatto viziosa ed indiretta (9).

Sin qui non abbiam messo in campo che il solo transito, e gli oggetti che tuttogiorno lo alimentano;

ma quanto sia alla parte più essenziale e profittevole, cui deggiono agognare gl'Italiani, quale saria quella di ricevere le importazioni direttamente dall' India, all' uopo di conferire maggior avviamento al traffico dei loro emporii, saremmo troppo creduli di supporre, che la Gran Brettagna si faccia a dichiarare liberi i porti dei suoi possedimenti indiani, ad essa sola privilegiati, per mettere così in contatto sfavorevole per se (e con poca speranza di averne un' equivalente compensazione), tutte le nazioni colla sorgente perenne e precipua della sua floridezza e della sua possanza; ciò che annienterebbe l'importanza dei grandi centri europei del suo commercio, vogliam dire Londra, Liverpool ecc. avvegnacchè una siffatta estesissima concessione, come è ben naturale, ci emanciperebbe dalla dipendenza e dal dispendio di trarre molteplici produzioni indiane da quelli stessi interpositi, ove tuttogiorno siamo astretti di ricorrere. Quindi, se mal non ci apponiamo, siamo propensi a credere che, per conferire maggior nerbo al mercanteggiare coll' Indie, ambito da tutte le nazioni, e provvedere in pari modo alla sussistenza del proprio naviglio mercantile, più sopra ventilata, verranno invece schiusi, con plenaria libertà, i soli porti dell' Inghilterra; per cui sarà pur giuoco forza che un cotal traffico abbia a limitarsi al suvvimenzionato ristretto transito in concorrenza con diverse nazioni, non rimanendo agl' Italiani che la speranza di avvivarne, colla loro solerzia, un altro ad essi vantaggioso, con varie estere contrade situate all' estremo oriente, non sottoposte alla signoria ed al monopolio di una com-

pagnia di mercadanti Britanni, ora che nel vicino Egitto si riaperse, e si va vieppiù consolidando l'antico passaggio, che cotanto agevola i viaggi per quelle famose regioni, sorgente di prosperità e di potenza, per cui andarono gloriosi i nostri antenati nelle età operose del medio Evo.

V.

Eliminate adunque le varie obbiezioni che i Toscani si proposero pel vantaggio del loro commercio, e provata con ciò la disutilità del vagheggiato progetto di collegarsi, mediante la strada ferrata varcando l'Apennino, all' Italia Centrale, ed alla Continentale, ora col divisamento di corroborare quanto ci venne fatto di dire sin qui, ci cade in acconcio di dover soggiungere ' che poco addentro vedono coloro, che col fascino di ampollosi programmi mentre riescono a scuotere e ad illudere le menti, si prefiggono di rimuovere difficoltà ed ostacoli oltrenumero, che da ogni lato si ostano per annichilare le loro future imprese. Ciò che varrebbe a disconoscere palesemente la diversa corrispondenza d' interessi, che più o meno felicemente mantiensi, nell' attuale condizione dell' Italia, tra Stato e Stato, la sola che possa determinare le basi su cui posa l' utile e la necessità di estendere quelle opere stupende, così opportune a collegare i varii paesi con sodi vincoli. L' innamorarsi esclusivamente di progetti vacillanti, per lo scopo a cui si volgono, mal fermi nell' unanimità dell' opinione pubblica degli Italiani, e

riprovati dal calcolo delle occorrenze d' oggidì, sono imprendimenti che se non assolutamente, certo comparativamente mancano di quel sostegno nazionale esteso che non solo può far riparo ai regressi, ma eziandio sopravanzare le esigenze delle molteplici spinosissime malagevolezze economico-politiche. Epperciò noi attenendoci alle odierne sorti, le sole vere, perchè traggono origine da lunghe trascorse età, e quindi rappresentanti, diciam pure, lo stato normale di ciò che fu, è, e non già di quello che dovrebbe essere, ci facciam scorta di quei fatti palesi, su cui si appoggiano le mal concette speranze degli imprenditori. Laonde diremo che gli Stati Peninsulari Italiani invano farebbero capitale sull' asportazione dei loro prodotti agricoli, per riempiere le condotte della strada ferrata longitudinale ed oltre la giogaja degli Apennini, avvegnacchè se dessi traggono abbondantemente dal loro fertile suolo, grani, vini, sete, canape, lini, formaggi ecc., anche i stati dell' Italia Centrale e Continentale possiedono ad esuberanza derrate congeneri, non meno intenti dei loro vicini a svolgere piani utilissimi a giovamento della loro agricoltura, accingendosi essi pure a spendere somme ingenti per dar spaccio alla sovrabbondanza generata dal loro territorio, e ad estendere il loro traffico esterno. Se non possa divenire sperabile una permuta vantaggiosa di tali prodotti tra quegli stati, tanto meno la si troverebbe dal lato dell' industria, per la pochezza delle manifatture che va creando, neppure bastanti al proprio consumo. Simili discrepanze suppongono i Toscani di eliminarle mercè la lega doganale italiana,

come quella che debba dar polso all'eseguimento dei loro progetti, ed a raffermarne l'esito futuro, mirando a rimuovere, con ciò, i sfavorevoli risultamenti di un triste avvenire, cui va minacciato il loro commercio, unico riparo per dover scampare da una certa ruina.

Quando un siffatto concetto e di sì gran momento, venisse ad essere annoverato tra le cose possibili, in allora, ponendo in non cale le viste particolari e staccate d'ogni stato, converrebbe desiderare che, con tali apparenti e benintesi sagrifizii, si avverassero bentosto que' tanti felici presentimenti che, con fondamento di ragione, dobbiamo ripromettersi. E invece pare che anche coll' indugiare gran pezza, diverrà nè più nè meno quale è, cioè come le contingenze contemporanee, oggimai il dichiarano, a occhi veggenti, privo del fondamento di una probabile applicazione pratica, o potrebbesi dire impossibile, per combinarne effetti efficaci e *puramente nazionali*, onde estenderli da settentrione ad ostro di tutta la penisola italiana.

Dato che in economia politica, la probabilità dell'accomunamento d'interessi combinato tra diversi Stati, stia in ragione dell' equivalente compensazione, che ognuno di essi possa trarre dal sagrifizio di concessioni vantaggiose fatte a favore degli altri; ciò posto, non possono equilibrarsi attualmente le relazioni di reciprocità tra gli Stati Italiani, dacchè maggior utile e preponderanza ridonderebbe a quello dominato dallo straniero, rinchiuso dal Ticino e dal Po, verso settentrione, mentrechè l' altro rivolto ad occidente, bagnato dal mar ligure, ed i meridionali nè scapi-

terebbero; perciò non ci sembra presumiblle, che alcuni di essi riunendo da soli maggiori vantaggi per la loro favorevole positura geografica, vogliano dimettersene e rinunziare alla propria utilissima azione di superiorità e d' indipendenza, senza vederne in verun modo contraccambiata la perdita.

Consimili insuperabili difficoltà economico-politiche, e le altre geografiche accennate nel contesto di questo scritto, ostandosi a che non si accomunino gl' interessi mercanteschi di tutti gli Stati, da cui vien suddivisa l' Italia, rendono oltracciò disutilissimo l' eseguimento di un sistema Italiano di Strade Ferrate, che disegnasse di oltrepassare il limite meridionale dell' Italia Centrale, cioè al di là di Bologna, coll' intendimento di unirsi alla Toscana, a Roma, ed a Napoli.

VI.

Ristretta in tal modo tutta l' importanza del Sistema o Rete Ferroviaria Italiana al regno Lombardo-Veneto, ed agli Stati Sardi componenti l' Italia Continentale, ed a quella Centrale formata dai Ducati di Parma, di Piacenza, e di Modena, e dalle Legazioni di Ferrara, di Bologna ecc.; ora poi gettando l'occhio sulle linee particolari che tuttodì vanno compiendosi colà, e su alcune altre progettate od in procinto di mettervi mano, si rileva essere atto un simile intersecamento (quando quivi avvenisse di poter conciliare varie mire disparatissime) a divenire un vero ed utilissimo sistema, tanto più utile a conseguire prosperi risultamenti, in quanto

che comprende un' estensione di varii Stati, formanti in complesso un centro italiano, fornito da se solo di elementi bastanti a dargli forza, oltrechè, colle sue fila estreme, va accennando di ravvicinare regioni d'oltramonti al Mediterraneo ed all' Adriatico, sorgenti di continuo traffico, e fondamento precipuo alla futura prosperità di quei grandiosi intraprendimenti (10). Per lo che parmi poter asserire senza tema, che dovendo la grande importanza e l'interesse Europeo delle nostre strade ferrate, cominciare soltanto colà, dove la concorrenza del mare per le geografiche circostanze delle rive italiane finisce, non potrà mai sperare così alti destini quella fra loro, la quale tragga origine da parti più australi d'una linea tracciata dal Golfo di Genova all' estremità boreale di quel di Venezia.

L' Eccelsa Saggezza Sovrana già provvide in questi Regii Stati a che una gran linea, da Genova faccia capo alla capitale, Torino, da dove si prolungherà oltre l'alpi per la Savoja e Ginevra, con una diramazione (11) dipartentesi da Alessandria, che mentre disegna di unirsi al confine Lombardo (non senza speranza di dar mano verso Casteggio agli Stati Parmensi per Bologna) (12), va prolungandosi sino al Lago Maggiore, a fine di comunicare più da vicino colla Svizzera Orientale e Centrale, col Lago di Costanza, e colla Germania ivi confinante. L'altra gran linea altresì importante si è quella, che dai nostri vicini si va compiendo da Milano a Venezia, che avrà seguito coi piroscafi, oppure in continuazione verso Treviso sino a Trieste, per unirsi quivi colla grande via ferrata

attualmente in eseguimento, sulla quale si giunge a Vienna.

L' antagonismo inevitabile che viene ingenerato dall' azione costante della località, tra codeste due linee di strade ferrate, mette in orgasmo da una parte l' idea puramente italiana, e perciò nazionale, di far prevalere la sua indipendenza ed i vantaggi concessigli largamente dalla natura, per collegarsi cogli Stati italiani e per estendere il proprio traffico nelle contrade d' oltramonti; dall 'altra la boria straniera che, irrequieta, agogna a voler concentrare in se gl' interessi tutti della penisola, e con ciò ogni moto de' suoi vicini, il di cui sviluppo oggimai scuote ed annichila l' esclusiva sua sovrastanza. Egli è un fatto costante che, nell' età nostra, l' attitudine economica di ciascun Stato, abbisogna più che mai di una vivacissima concatenazione di interessi estesa al di fuori, onde mettere a profitto siffatti conati colossali, a cui ogni popolo mira con soddisfazione e speranza.

Alla guerra soltanto è dato di deludere simili aspettative legittime e necessarie all' avviamento di una nuova era di civiltà tra l' Europea famiglia. Alloraquando, poi, abbiasi a tener proposito dei casi, sia della pace come della guerra, fa duopo di astenersi sopratutto dall' esagerazione, per non dover trascendere nella poetica semplicità dell' idilio, o nell' enfasi del dire declamatorio. Non v' ha dubbio che l' età nostra, predominata dal desiderio della quiete e della tranquillità, non somiglia più alle trascorse, ove le nazioni più forti facevano consistere i loro diritti assoluti, a danno

di quelle deboli, nelle sfide o tenzoni bellicose. Facendoci a ben ponderare le scambievoli corrispondenze d'interessi internazionali tra i popoli europei, risulterebbe che da un lato la boria nazionale non si appalesa cotanto eslusiva, nè turbolenta; dall' altro coll'avere esteso il commercio e l'industria il loro benefico influsso in ogni angolo del globo fecero con ciò più difficili le guerre, dacchè sono divenute più dannose; laonde ci sia concesso di poter asserire, senza tema di essere contraddetti, che lo spirito di conquista oggimai siasi fatto alieno dalle usanze dei popoli, non che dalle consulte dei principi. Tuttavolta non ci deve passare inosservato che la prosperità di uno Stato qualunque, non sempre equivale all'estensione del suo territorio; epperciò uno sviluppo impresso fuor di misura alle sue risorse positive od artifiziali, vien sovente scontato col danno di dure rappresaglie, dovendo invece prevalere, nello scambio di relazioni reciprocamente vantaggiose tra Stati contermini, la moderazione, più che la forza; stantechè in massima ripugna la sola idea che ci si affaccia, sia di colui che è oppresso, come di quegli che si è fatto oppressore. Per verità non è più tempo di far conto così di leggieri della vita e della proprietà degli uomini, per la evidentissima ragione che i pretesti del guerreggiare essendosi affievoliti, le nazioni non acconsentono di rassegnarsi a pagare le follie di coloro, che per mero capriccio pongono a soqquadro gli Stati. Arroge che le prepotenze dell' equilibrio politico e di rivalità nazionali, venendo riprovate al pari di quelle che emergono dai

principii (perchè contrarie al vero progresso e quindi pericolose); dopo tutto ciò non havvi che una sol guerra da temersi, tra lo scatenamento delle umane cupidità, ed è quella del tornaconto. Ma anche qui il rimedio sta a canto al male, se la guerra divenne un calcolo, dessa si è pur fatta quasi impossibile, dacchè costa più di quello che non profitta, essendochè gl' interessi che mette in collisione, squilibreranno mai sempre quelli che ebbe in mira di rivendicare o di difendere.

Indipendentemente da codeste osservazioni generali, da alcuni si va obbiettando, non poter sussistere cotali strade italiane, perchè mancano trattati di commercio e di reciprocità intenti a garantirne il collegamento tra Stato e Stato. È verissimo che non dall' azione sconnessa, ma sì bene da quella collettiva il moto cresce e si propaga, poichè progredendo con mire affatto unisone, il maggior lucro che se ne trae giova a chi lo ha generato. Ma invece suppongasi che al peggio de' peggi, ciò non si potesse avverare; e con un tale disgiungimento non si apporterebbe una ruina per tutte. A cagion d' esempio le Vie Ferrate dello Stato Sardo, già avvivate dal loro traffico interno, sono le sole che siano situate così opportunamente, dipartendosi dall' emporio di Genova, per allargare il commercio di transito con maggior economia di tempo e di spesa, che non si farebbe venendo sulla Ferdinandea da Venezia a Milano. Nè codesti spauracchi della concorrenza, possono incutere timore a chi ben conosce addentro nell' importanza della pro-

pria favorevolissima località. Diffatti si osservi la positura geografica degli Stati Sardi, coll' emporio ligure seduto sul Mediterraneo, a breve distanza dello stretto di Gibilterra, si percorra ivi la linea delle Strade Ferrate diretta alla capitale, e le importantissime diramazioni che mettono al confine Lombardo, Parmense, e specialmente quella sino al Lago Maggiore, alla di cui estremità cioè a Locarno, nel Cantone Ticino, si dipartirebbe un' altra linea estera progettata, che passando per la Valle di Blenio si svolta nei Grigioni onde raggiungere, lunghesso il Reno, il Lago di Costanza, e si avrà con ciò un motivo fondato di credere che senza altri appoggi possono non solo sussistere da per se, ma varrebbero altresì a comprimere l' influenza del mercato di Marsiglia, la rivale di Genova, nelle regioni al di là de' monti. Se poi gli studii topografici di varcare le Alpi Graje, mediante la continuazione della Via Ferrata interna, risultassero di un non che possibile, ma probabile eseguimento, onde sboccare dal gran punto centrale di Torino nella Savoja, e da colà al Lago Lemano, in allora gli Stati Sardi avrebbero altresì il sommo vantaggio, oltre i molti suvviaccennati, di vedere unito col loro mezzo il Mediterraneo a Ginevra ed al suo lago, e di avere con ciò aperto un varco diretto colla Francia ostro-orientale colla Svizzera Occidentale, e con altri paesi limitrofi Germanici (14); divenuto tanto più necessario dacchè i varii tentativi del Cantone Ginevrino, tornarono infruttuosi, per raggiungere Lione con una progettata via ferrata, colle viste di collegarsi a Marsiglia (15).

Lo sviluppo, adunque, della Linea Ferrata Sarda colle sue ramificazioni, si mostra con evidenza soprastante non solo a quello della Ferdinandea nel Regno Lombardo-Veneto, ma ad ogni altro italiano, per gl' incontrastabili vantaggi di un' opportunissima località che gli dà polso, mercè la quale si fondano non fallaci speranze di un prospero avvenire, fecondo di grandi utilità al commercio interno ed esterno dello Stato, unico scopo a cui si rivolgono costantemente le indefesse e Saggie Provvidenze del Real Governo, che si assume con tanta alacrità un siffatto colossale e stupendo intraprendimento.

Se avverrà che le future contingenze del traffico italiano, richiedano maggiore e più convenevole consistenza, onde vieppiù avvivare simultaneamente lo sviluppo di tanti motori che in se racchiude ad esuberanza, col far sì che divenga necessario, di convenire e quindi mettere in atto una scambievole corrispondenza d' interessi, schiettamente nazionali tra Stato e Stato (sempre benefica al commercio); in allora soltanto verrà concesso alla Toscana di trarre giovamento anche per se, della comune prospera fortuna, sviluppantesi dal continuo contatto di una successione di relazioni tanto più estese e solidarie, in quanto che si accomunerebbero tra varii popoli parlanti una stessa lingua, uniformi di viste circa la propria utilità, che farà sottentrare alle ristrettezze dei sistemi proibitivi, lo scambio e la circolazione non mai interrotta di tutte le produzioni, necessaria per diffondere le ricchezze come è il sangue per la vita animale.

D' altra parte, toccando il presente vero, gli Stati dell' Italia Continentale, ancorchè continuassero a mantenersi disgiunti ed isolati, riesciranno a collegarsi così naturalmente, mediante la loro Rete Ferroviaria, alla parte Centrale, regione aderente alla gran valle del Pò, vale a dire a Parma, Piacenza, Modena, Bologna ecc, senza che l' emporio di Livorno possa cimentarsi, colla sua debole influenza, a sturbare le minime oscillazioni di una spinta duplice, vigorosa ed incessante; per le quali cose, e per gli ostacoli, sumentovati, di una natura ardua, se non invincibile, che il fanno impotente a superarli da solo, astringendolo a confinarsi nell' inazione, abbenchè duri fatica a sottrarvisi, il suo commercio trovandosi paralizzato da questo lato, gli sarà giuoco forza di ristringere affatto le sue mire, e rivolgerle intieramente al mare, al traffico della Toscana, ed a quello di varii paesi dello Stato Pontificio limitrofi, situati verso ostro.

NOTE

(1) Codesto scritto era destinato dall'autore a venire in luce nel mese di aprile dello scorso anno ma per cause da esso indipendenti dovette ritardarne la pubblicazione. Le note 3.ª 6.ª 9.ª 13.ª 14.ª e l'ultima parte della 4.ª vi vennero annesse posteriormente.

(2) Queste distanze con varie altre che si accennano più sotto, s'intendono per linea retta.

(3) Tra i varii progetti di strade ferrate che sin qui si fecero di pubblica ragione, collo scopo di porli ad eseguimento negli Stati Pontificii, uno merita di essere citato per le sue molteplici linee, il di cui numero veniva stabilito ad otto, dal giornale francese la *Presse* del 9 agosto 1846; eccole:

La 1.ª da Roma sino alla frontiera verso Napoli; la 2.ª da Roma a Civitavecchia; la 3.ª da quest'ultima città al confine Toscano: la 4.ª da Bologna all'estremo confine verso quel Granducato; la 5.ª da Bologna a Ferrara; la 6.ª da Forlì a Ravenna; la 7.ª da Civitavecchia in Ancona; e l'8.ª da codesta città a Bologna.

L'intersecamento di una simile rete ferroviaria, risulterebbe della lunghezza totale di 1025 chilometri, le di cui stime si

fanno ascendere complessivamente, dal sucitato giornale, a 256,250,000 franchi. Non sarebbe esagerato il credere che una tal somma sopravanzasse invece i 385 milioni, ammettendo che ogni chilometro costasse, in un territorio rotto dall'aspra catena degli Appennini, e sovente paludoso, dai 350,000 ai 400,000 fr.; locchè per l'appunto equivale alla spesa ordinaria media delle strade ferrate d'Europa, tranne, però, quelle del Belgio che non oltrepassano il limite di 260,000, e dell'Inghilterra di 750,000, a 800,000 franchi.

(4) Se una strada ferrata deve sussistere e prosperare, è di suprema necessità che dessa non abbia rivali di veruna spezie da temere, e coi quali faccia d'uopo di andare a gara, dovendo, invece, il suo esercizio essere unico, esclusivo e privilegiato, per trarre, dall'afforzamento continuo delle proprie condotte, proventi proporzionati onde far fronte non solo alle rilevanti esigenze degl'ingenti capitali profusi per condurla a compimento, ma eziandio alla grossissima spesa annua di manutenzione. Ora, la duplice concorrenza dei mari, che bagnano lateralmente le rive italiane in tutta la loro lunghezza, è un ostacolo insuperabile che reca danno alla piena sussistenza della via ferrata longitudinale, prolungantesi nella penisola. A cagion d'esempio i numerosi ed ognor crescenti piroscafi continueranno ad approdare agevolmente in ogni parte di quei lidi, abbenchè non abbiano riunita in se l'economia del tempo, al pari di quella della spesa; ma a tale proposito, è cosa notoria che le mercanzie voluminose e di poco valore preferiscono la seconda alla prima, non giovando ad esse, ad eccezione di casi particolari, il risparmio di poche ore, di due tre o più giorni in confronto di una spesa eccessiva; il qual fatto ci è dato di trarlo tuttodì dalla pratica. Diffatti, non debbe passare inosservato che un gran numero di navigli a vela, di piccola portata, sussiste tuttavia, non ostante il potentissimo gareggiamento dei piroscafi, la cui navigazione si estende di continuo tra Marsiglia, Genova, Livorno, Napoli, la Sicilia ecc., ove caricano e scaricano diverse mercanzie, alle quali giova assai più lo sparagno della spesa, che non quella del tempo. Il solo caso che milita a favore della sopraddetta via ferrata, si è quello delle condotte degli individui; la qual cosa, però, sminuzzandola alquanto, non è affatto priva di eccezione, essendo che si debbe piuttosto tenere a calcolo il risparmio

della spesa, per una certa classe di persone, che non si fa a viaggiare per mero lusso, ed alla quale torna di già utile la rivalità tra i piroscafi.

In ogni modo, e sotto qualunque aspetto si voglia porre ad esamina una tale questione, il gareggiamento tra la via di mare, e quella ferrata, diverrà inevitabile in qualsiasi tempo; locchè deve destare le più serie attenzioni di chi si accinge a voler compiere un'impresa colossale e costosissima, lunghesso un territorio stretto, paralello alla riva del mare, ove concorrono varie altre circostanze topografiche, più sopra accennate, a renderne l'evento sommamente problematico,

Ecco l'estensione della gran linea longitudinale, progettata, come or ora accennammo, per l'Italia peninsulare.

Comincia da Brindisi, o da Otranto, passa da Napoli per Roma, e di colà si protende a Spoleto, Foligno, e Perugia, da dove, mandando una diramazione in Ancona, si prolunga sino a Firenze, e quindi valicando, oltre Pistoia, l'Appennino perviene a Bologna; un'egual linea si diparte simultaneamente da Roma per Civitavecchia e Grossetto, la quale, percorrendo el maremme, mette capo a Livorno, e di quivi, poi, a Lucca, Pistoia, e Bologna per l'Italia centrale e continentale.

(*Vedi il giornale Agrario, Toscano n.º* 75 *e l' Euganeo del* 1845, *anno II*).

(5) Vedi il giornale Agrario n.º 75 Progetto del signor R. Castinelli.

(6) Per vie meglio avvalorare le nostre riflessioni, poniamo sott'occhio ai benevoli lettori le stime di varie strade ferrate, estratte dagli Annali di statistica del mese di luglio 1845, pag. 181, i di cui progetti ottennero una concessione definitiva dal governo Toscano.

Strada Leopolda da Livorno a Firenze.	Lire Toscane	30,000,000.
Da Lucca a Pisa	»	2,500,000.
Da Siena ad Empoli	»	12,000,000.
Da Pistoja per l' Appennino, nella direzione di Bologna	»	14,360,000.
Maremmana, da Livorno a Grossetto e sino al confine	»	36,000,000.
	Lire Toscane	94,860,000.

È cosa notoria che all'atto pratico una tal somma riesce quasi sempre insufficiente, e quindi fa duopo ricorrere ai

supplimenti, che in certi casi, come sarebbero gli accidenti topografici della Toscana, poco diligentemente ponderati nelle stime, pareggiano il primitivo capitale.

Per varii altri progetti, poi, venne accordata, dal sullodato governo, la facoltà a diverse associazioni, di procedere soltanto agli studii d'arte relativi; e sono; da Firenze a Pistoja, da Firenze per Arezzo in Val di Chiana, e da Firenze per la Romagna, a Faenza e Forlì.

(7) Sebbene siasi da noi ammesso, tra le cose possibili, il traversamento di quelle regioni montane: pure gl' impedimenti ardui, che in ogni dove s' incontrano, sono tali da sconsigliarne persino l' idea. Gl' ingegneri toscani si prefiggono di percorrere colla strada ferrata, partendo da Bologna, la valle del Reno dell' esteso sviluppo di circa settantamila metri, onde giugnere sulle vette dell'Appennino, le di cui lunghe e complicate spire rendono ognor più arduo il perforamento di quei monti, due dei quali, quello di Serravalle dello sviluppo di metri 2500, l' altro di Malandrone di 4000, per dover discendere nella valle dell' Ombrone sino a Pistoja, situata sulla pendice occidentale; erta aspra e non meno difficile da sormontarsi di quella posta verso oriente.

Siffatte insormontabili difficoltà, suggerirono di porre in opra le locomotive soltanto da Bologna all'ospedaletto, cioè per una lunghezza di circa metri 80,000; e di colà sino a Pistoja, per altri 20,000, la strada ferrata verrebbe pur costrutta senza gallerie ma pei traini mossi dai cavalli. Locchè diminuerebbe la spesa di costruzione, cagionando però oltre gl' incomodi, il dispendio di tempo. Sonvi alcuni, poi, che in vista di cotali ostacoli scoraggianti, si fecero a proporre di voler estendere la via ferrata da Bologna sino a Forlì, onde agevolare il passo della dirupata giogaja, alquanto più accessibile da questa parte, e di quivi salendo per la valle del Montone sin quasi alla sua sommità. propongonsi di calare, lunghesso il torrente S. Gaudenzio, in quella del Sieve, e dell'Arno, a Firenze. Ad un simile progetto, che si allontana ognor più dallo scopo precipuo dell' Italia centrale, invece di avvicinarvisi, è serbata la stessa sorte poco felice che toccherà al primo.

(8) Tra varii emporii così vicini, per i quali il bisogno di una maggiore prosperità, si è in ragione delle angustie del territorio cui vanno annessi, le gare divengono così naturali,

che ogni qualunque innovazione, in fatto di comunicazioni esterne, non può far a meno che di ravvivare le solite rivalità. Laonde, a chi l'avara natura diede una poco felice situazione geografica, dura fatica a sottrarvisi coll'arte e con ingenti spese; e colui che n'ebbe in dono una migliore, opera da senno se si accinge alacremente, a trarne maggior utile. Ancorchè le viste disparate degl'italiani, circa l'avviamento futuro del loro commercio, divenissero concordi, egli è indubitato che alcune località munite di vantaggi particolari topografici, acquisteranno sempre una preponderanza relativa, dirincontro a quelle che ne posseggono meno; la quale poi, verrà ognor più promossa, allorquando la libera concorrenza estendendosi a tutti gli stati della penisola, contribuirà col suo benefico influsso a determinare lo stato normale economico di ciascun popolo.

Se gl'Italiani abitassero un territorio conformato non in lungo, ma in largo, vedrebbonsi gl'interessi loro più agevolmente concentrati ed equilibrati, e forse in allora non si avrebbero da compiangere, tra di essi, cotante rivalità. Lungi da noi il pensiero di suscitarle, vorremmo invece che, coll'addentrarci a porle in chiaro, giovassero a che gl'italiani viemeglio si conoscessero e s'intendessero tra di loro, per quetarle intieramente, e sovvenire alle imperiose esigenze economico-politiche della patria comune.

(9) Se l'Inghilterra col mezzo del suo solerte agente *Waghorn*, si fa a stimolare le rivalità mercantesche tra varie nazioni dell'Europa, circa il transito della valigia proveniente dai suoi possedimenti dell'India, ciò si debbe riguardare come uno di quei tratti sagacissimi della sua operosa politica, che pone in opra più mezzi a suo prò, onde premunirsi contra gli eventi futuri delle guerre, piuttostochè un segnalato favore che debba arrecare gran lucro. Diffatti i primi esperimenti ebbero principio dalla Francia, e sebbene colà abbia ottenuto risultanze appagantissime, rispetto all'economia del tempo e della spesa, pure non ristette dal mettere alla prova anche Trieste (sin qui rimasto inferiore nell'aringo), ed ora, non manca all'opra che lo scalo di Genova, il quale, poi, in forza delle sue favorevoli circostanze geografiche, e delle strade ferrate sarde in progresso di costruzione, tra pochi anni potrà superare le gare de' suoi rivali.

Onde porre sott' occhio ai lettori qualche fatto riguardante il transito della valigia Indo-Inglese, trascriviamo i particolari dell' esperimento eseguito per la via di Marsiglia, da contrapporsi a quello di Trieste, estratti *dal Debats* del 31 dicembre 1845.

« Il piroscafo nominato l'Alessandro, governato dal capitano Le Brun, salpò da Alessandria il giorno 17 dicembre 1845 a 9 ore del mattino, e diede fondo nella rada di Marsiglia il 25 a 9 ore della sera. Lo sbarco dei dispacci ebbe luogo non più tardi delle 10 e dopo di essere stati purificati, vennero spediti per Londra alle 11 ore, ove arrivarono nel mattino del 28. Cosicchè i dispacci che portano la data del 1 dicembre, dall' India, giunsero al loro destino impiegando 27 giorni in quel tragitto.

Nello scorso mese di ottobre (1845) il corriere delle Indie consumò 29 giorni passando da Trieste, non ostante che la buona stagione lo favorisse, e fosse assistito in persona dal Sig. Waghorn. Se vogliasi tener conto delle circostanze particolari, che contrastarono codesto viaggio da Alessandria a Marsiglia, quali sarebbero i continui venti contrarii, ed una pericolosa burrasca sulle coste della Sardegna, ciò dovrà bastare per convincere chiunque, che l' economia in futuro, anzichè di due, potrà essere di quattro giorni, transitando per la Francia ».

(10) Il Regno Lombardo Veneto, gli Stati Sardi, i Ducati di Parma, di Piacenza, e di Modena, le Legazioni di Bologna, Ferrara ecc., annoverano collettivamente una popolazione che si fa ascendere a circa undici milioni di abitanti, disseminata su di un territorio vasto e fertilissimo, da cui trae a dovizia prodotti agricoli per se, e per l' asportazione.

(11) In un' opuscolo, col titolo *Brevi Ragionamenti riguardanti il Commercio contemporaneo*, da noi fatti di pubblica ragione, ci dilungammo a parlare dell' opportunità e dello scopo precipuo di questa linea di strade ferrate, che da Genova si dirige ai confini dello stato per l'estero. (Genova per Giovanni Ferrando 1844).

(12) Da Piacenza sino al confine verso Modena, gl' ingegneri esplorarono il terreno onde compiere i studii tecnici relativi alla costruzione di una strada ferrata; attualmente si aspetta, per mettervi mano, l' invocata definitiva concessione.

(13) La via ferrata svizzera si dipartirebbe da Locarno per Bellinzona, Biasca, e di colà dirigendosi lunghesso un confluente del Ticino (chiamato Blegno che dà il nome alla valle), passerebbe ad Acquarossa, Olivone, e quindi, piegando a stanca per la valle Zura, a Casaccia, ove, mediante una galleria di 2 o 3 chilometri da praticarsi nel monte Lukmanier, svolterebbe a Santa Maria, Platta, Dissentis, Trons, Hanzs Reichenau costeggiando il Reno anteriore (Vorder Rein) per Coira; e di quivi seguitando il corso di quel fiume, o la sua valle, per Sargans e Reinek metterebbe capo a Roscbachs sul Lago di Costanza.

L'intiera linea rileva una lunghezza di 250 chilometri, la di cui stima si fa ascendere alla somma di 72 milioni di franchi.

(14) L'idea di traforar le Alpi che dividono il Piemonte dalla Savoja, verso quella parte meno massiccia, dominata dal monte FREJUS, tra BARDOMIÈCHE e MODANE, venne concetta dal signor Medail, e sviluppata in una sua memoria portante la data del 20 giugno 1846.

I studii relativi, onde chiarire la possibilità dell'eseguimento di un'opera così gigantesca, forse unica in Europa, vennero affidati all'ingegnere signor Maus; il quale, secondochè è pubblica voce, imprese a sciogliere il gran problema di far varcare le Alpi alla via ferrata, mettendo ad effetto un suo trovato, di molto maggior potenza che non sono i mezzi ordinarii dell'arte, consistente in certi congegni meccanici armati di un gran numero di scalpelli, posti in moto dalla forza del vapore, o dell'acqua, da due parti opposte, per internarsi più agevolmente nelle viscere dell'Alpe, e così diminuire il grave dispendio che si richiederebbe per eseguire un perforamento di forse 10 mila metri, senza il sussidio di pozzi verticali, troppo ardui da praticarsi in quella montagna altissima, e di sì gran mole.

(15) Varii ingegneri, incaricati a tal uopo, pubblicarono i loro studii topografici, da cui si rileva che la natura oppone ostacoli quasi insuperabili alla costruzione d'una linea tanto desiderata, dovendosi superare le altre e massiccie ramificazioni *del Jura* nel Bugey, mediante una galleria (tunnel) di 15 a 20 mila metri, oltre un ponte gigantesco alto 150 piedi e lungo 500. Si recarono altresì ad esaminare i scoscendimenti

del terreno in un'altra direzione, da Macon-Bourg, Nantua, e Ginevra, ma anche di colà si disperava di riuscirvi.

Finalmente il Debats pubblicato nel maggio 1846, annunzia: Gli studii del progetto per stabilire una strada ferrata da Lione a Ginevra sono ultimati mercè le cure concordi degli ingegneri francesi e svizzeri. La linea suddivisa in tre sezioni, risulterà di 150 chilometri; la prima da Lione a S. Denis ne comprende 45, la seconda da Saint-Denis a Seyssel 62, e la terza da Seyssel a Ginevra 49. La spesa dell'intera linea, secondo la stima degli ingegneri, si fa ascendere ad ottanta milioni di franchi.